



Fotos: Rocco Swantusch

Die Ein-Tonnen-Klasse zählt zu den Mobilhaltern im städtischen Umfeld. Hier fühlt sich der Transit Custom auch wohl.

## Smarter Stadtbewohner

Ford ist Transit und der läuft in der Ein-Tonnen-Klasse besonders gut. Wir drehen mit dem 150-PS-Diesel-Custom, der für City-Logistiker klasse ist, ein paar Runden in der Stadt.



Die LED-Scheinwerfer funktionieren gut und sind im Testwagen Serie.

**Der Transit ist** nicht nur wie der VW Transporter ein legendärer Dauerläufer im gewerblichen Umfeld, durch die Zusammenarbeit der beiden Autobauer ist das Ford-Modell mittlerweile die Basis für den VW Transporter, der damit den Produktionsstandorten Hannover und Posen endgültig den Rücken kehrt und ebenfalls aus der Türkei angerollt kommt. Für Ford ist das Nfz- sprich Transporter-Geschäft per se eine wichtige Säule und in der aktuellen Umbruchzeit noch tragender.

Da Pkw-Volumenmodelle wie der Fiesta und der Mondeo sowie bald der Focus ad acta gelegt wurden und die E-Hoffnungsträger aus Köln-Niehl namens Explorer und Capri sich noch in der Kundenanwärmphase befinden, steht der Pro-Bereich, in dem Ford seine Transporter-Aktivitäten gebündelt hat, stärker im internen Fokus. Der Transit landete im Flottenjahr 2024, also im Jahr des Modellwechsels, bei

3.100 Einheiten – ein Minus von 53 Prozent. Der Connect stieg wiederum um 125 Prozent auf 2.800 Einheiten, der Courier kam runderneuert auf fast 1.100 Einheiten. Dessen E-Version surrt in diesem Jahr noch los.

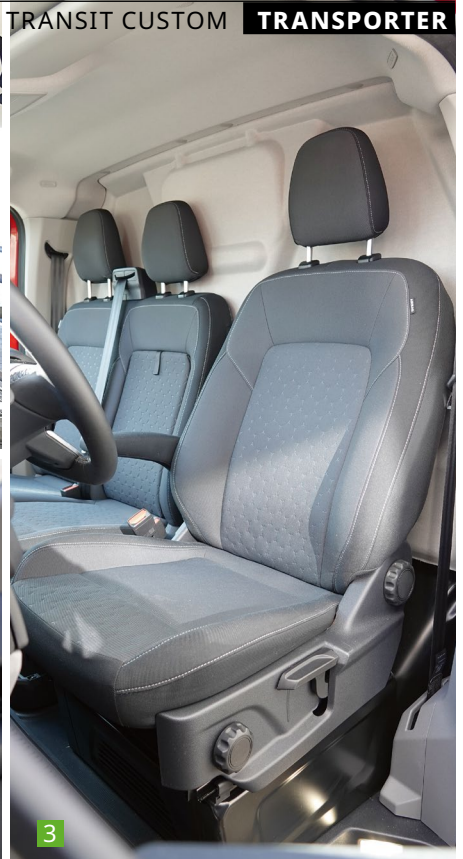
### 2024 ein Top-Jahr

Generell lief 2024 für Ford Pro sehr gut, wenn man den Gesamtmarkt betrachtet. Fast 78.500 Einheiten verkauften die Händler in Deutschland und stellten damit eine Rekordmarke ins Fenster, an der man sich nun orientieren wird.

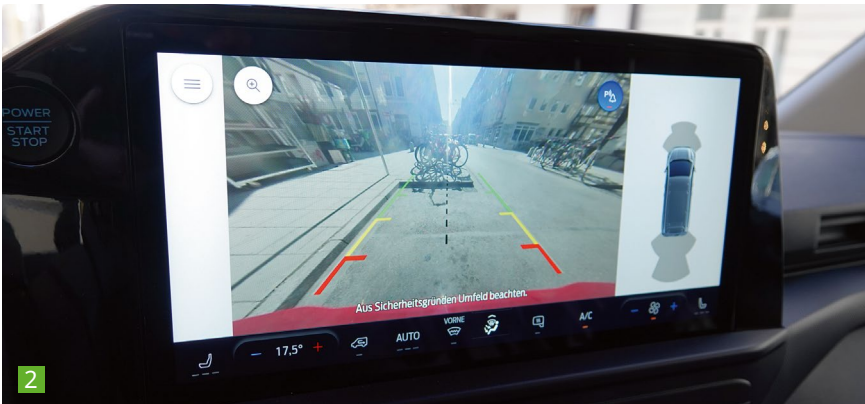
Der Dauerbrenner Transit sorgte im Zwei-Tonnen-Segment laut Ford für 26.872 Neuzulassungen – ein Plus von etwas über 19 Prozent. Von unserem Testkandidaten (Transit Custom) aus der Ein-Tonnen-Klasse setzten die Kölner exakt 19.859 Neuzulassungen um, was das Vorjahresergebnis fast



1



3



2

**1** Tiefgaragentauglich ist der Custom mit seiner Normalhöhe von knapp unter den zwei Metern. Die breitschwingenden Türen erleichtern das Beladen. **2** Die Rückfahrkamera samt der Parkpiepser sind Garant dafür, dass der Kölner im Cityeinsatz gut und sicher vorankommt. **3** Der manuell einstellbare Fahrersitz ist für die Kurzstrecken völlig okay.

verdoppeln ließ (plus 89,4 Prozent). Da er 2023 in jetziger Form neu auf den Markt kam, sieht man, was innerhalb eines Jahres an Wachstum möglich ist. Der ungebrochene Boom der City-Logistiker trägt sicherlich seinen Anteil daran.

Neben dem Kastenwagen (ab 35.500 Euro) gibt es die Doppelkabine (40.700 Euro) für die Handwerkerflotten. Für die Personenbeförderung in den sozialen Diensten, der Hotellerie oder für Shuttle-Fahrten gibt es den Kombi, der ab 41.050 Euro zu haben ist. Als Top-Version dreht der Multicab die Preisschraube auf 44.400 Euro. Wohlgemerkt stets mit dem Einstiegsdiesel unter der Motorhaube. Die 110 PS, welche in sechs Gängen handgeschaltet leicht dosiert werden, sind für viele Anwendungen ausreichend.

### 150-PS-Diesel

Ab der 136er-Version ist der Schaltautomat eine Option. Dritter im Bunde ist der 150-PS-Selbstzünder, den wir als L1H1 im Test hatten. Der Top-Selbstzünder bringt 170 PS auf die

Straße. Wer Allrad braucht, erhält diesen – außer in der Basisvariante. Wer Einsatzzwecke für einen Hybrid sieht, greift zum 2,5-Liter-Benziner mit der E-Unterstützung (11,8-kWh-Batterie). Macht 233 PS in Kombination mit der neuen 8-Gang-Automatik und ermöglicht eine maximale Anhängelast von bis zu 2.800 Kilogramm. Reine Stecker-Varianten gibt es selbstverständlich auch, und zwar drei an der Zahl: mit 136, 218 oder gar 285 PS, jeweils als Hecktriebler.

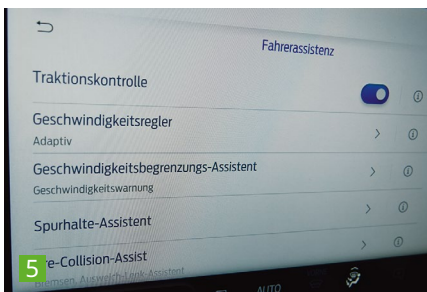
Wer sinnvolle Features wie eine Klimaautomatik und Parkpiepser möchte, muss mindestens zum Trend-Niveau greifen. Zwei Karosserielängen sowie Angebote für die Gewichtsklassen von 2,8 über 3,0 bis hin zu 3,2 Tonnen gibt es. Hinzu kommen vier verschiedene Ausstattungslinien (Trend, Limited, Trail und Sport).

### KEP-Helfer an Bord

Den Vorteil einer neu aufgelegten Modellreihe sieht man direkt am Lenkrad. Dieses kann man zum Tisch umfunktionieren (dank des „Mobile



**Der Spiegel bleibt trotz Kamertechnik wichtig. Hier erfüllt er seine Aufgaben.**



**1** Die rechts platzierte Schiebetür hilft beim Beladen innerhalb einer Parkbucht. **2** Ablagen hat der Transit Custom einige. Zu den großen zählt hier das sehr tiefe Handschuhfach, das selbst einen schmalen Laptop beherbergen könnte und damit zeigt, dass auch Papierkram am Arbeitsplatz erledigt werden kann. **3** Neben dem obligatorischen 12-Volt-Strom gibt es einen USB-A- und einen USB-C-Anschluss. **4** Die Deckenleuchten im Laderaum sind lichtstark und gut platziert. **5** Das Zentralsdisplay (siehe Bild Rückfahrkamera) liefert ein scharfes Bild. Die Menüführung ist zudem einfach aufgebaut und nervige Assistenten können einfach ausgeschaltet werden.

Office“-Pakets) – da muss man erstmal drauf kommen, zeigt aber, dass gerade die kleinen Flotten konsequent in den Fokus genommen wurden. Dass der KEP-Bereich wieder zum Stammklientel zählen wird, zeigt etwa der Ausliefer-Assistent, der die typischen Handgriffe der Auslieferfahrer synchronisiert.

Wer dies braucht, muss beim „Delivery Assist“-Paket den Haken setzen. Sobald der Parkmodus aktiviert ist, leuchtet der Warnblinker. Sobald der Fahrer den Ein-Tonner verlässt, werden offene Fenster geschlossen und Türen verriegelt. Kehrt der Kurierfahrer zurück, kann er schlüssellos wieder einsteigen und das Fahrzeug starten. Das Warnblinklicht erlischt und auch die Fenster öffnen sich wieder bis auf die zuvor eingestellte Position der Scheiben. Ganz schön clever.

Wichtige Vorteile der neuen Architektur sind ein geringeres Eigengewicht (gut 100 kg), was die Nutzlast auf maximal 1.350 kg hochtreibt. Auch der Radstand legte je nach Karosserievariante um bis zu 200 Millimeter zu und sorgt für einen Transportraum von 5,8 bis 6,8 Kubikmetern. Mit der Durchreiche unter den Sitzen

passen Frachteile von bis zu 3,45 Meter Länge in den Kölner.

### Tiefgaragentauglich

Wie groß der Anteil von Aerodynamik ist, zeigen nicht zuletzt die Stromer. Bei den windstarken Lasteseln konnte Ford den cw-Wert um 13 Prozent senken, freuen sich die Rheinländer. Zudem hält sich der Transit Custom mit dem flachen Dach unter der 2-Meter-Kennlinie, eine Art Anfahrts-garantie für viele Parkhäuser.

Erstmals setzen sämtliche Transit-Custom-Modelle auf eine neue Hinterachs-Einzelradaufhängung mit Längslenkern. Sie verbessert die Lenkpräzision, das Handling und die Traktion. Sie wirkt sich auch positiv auf das Laderaumvolumen aus, indem sie eine tiefere Anordnung des Laderaumbodens ermöglicht. Die Vorderräder rücken zusammen mit den Federbeindomen weiter nach vorne. So reduzieren sie den vorderen Achsüberhang, wodurch sich das Fahrzeug im Stadtverkehr und beim Parken leichter manövrieren lässt. Die gute Rückfahrkamera tut hier ihr Übriges. Was nicht heißt, dass es im wu-

seligen Innenstadtverkehr nicht zu einer Phantom-Notbremse kam.

Als weitere Optimierungsmaßnahme rückte der Beifahrer-Airbag in den Dachhimmel oberhalb der Frontscheibe. Er macht damit den Weg frei für ein neu gestaltetes Instrumentenbrett und ein größer dimensioniertes Handschuhfach, das sogar einen Laptop beherbergen kann.

Statt Tasten gibt es im Armaturenbrett integrierte Druckflächen, etwa für die Auswahl der Fahrmodi oder für den Parkmodus. Anschlüsse gibt es für USB-A, USB-C und 12 Volt. Unser Verbrauch lag am oberen Ende der WLTP-Skala bei gut neun Litern im gemischten Einsatz. rs

Erleben Sie Fords-Elektro-Flotte bei unserem Fuhrpark-Tag am **8. Mai** in **Köln** (mit Werksführung).  
Anmeldung für Flotten:  
**[autoflotte.de/ford](https://autoflotte.de/ford)**